



---

## GRANSKNINGSUTLÅTANDE NR 2

### Detaljplan för **Skaven och del av Öxnered, Vänersborgs kommun**

---

#### Hur samråd och granskning har bedrivits

Samråd med standardförfarande enligt 5 kap 11 § plan- och bygglagen har skett under perioden 28 juni - 6 september 2017. Samrådet annonserades i TTELA, Vänersborgaren och på kommunens hemsida.

Granskning med standardförfarande enligt 5 kap 18 § plan- och bygglagen har skett under perioden 9 mars – 10 april 2018. Granskningen annonserades genom kungörelse i TTELA 2018-03-09 samt på kommunens hemsida.

Förnyad granskning med standardförfarande enligt 5 kap 18 § plan- och bygglagen har skett under perioden 17 december 2018 – 31 januari 2019. Granskningen annonserades genom kungörelse i TTELA 2018-12-17 samt på kommunens hemsida.

Planhandlingar har sänts till Länsstyrelsen och kommunala lantmäterimyndigheten samt till berörda myndigheter, förvaltningar, organisationer och föreningar. Sakägare, berörda och rättighetshavare enligt fastighetsförteckningen har beretts tillfälle att lämna synpunkter på planförslaget genom särskilt meddelande.

#### Samråd om betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen delar kommunens åsikt att planförslaget inte är av betydande miljöpåverkan och en miljökonsekvensbeskrivning behöver därför inte tas fram.

# Inkomna synpunkter

Det har kommit in 55 yttranden på granskningshandlingen.

Länsstyrelsen .....	4
Statens geotekniska institut.....	7
Trafikverket.....	7
Lantmäterimyndigheten i Vänersborgs kommun.....	7
Vattenfall Eldistribution AB .....	7
Skanova AB.....	7
Trollhättan Energi .....	8
Fyrstads Flygplats AB .....	8
Barn- och utbildningsnämnden.....	8
Kommunstyrelsen.....	8
Kultur- och fritidsnämnden .....	9
Miljö- och hälsoskyddsnämnden .....	9
Samhällsbyggnadsnämnden .....	10
Socialnämnden.....	11
Norra Älvsborgs Räddningsförbund .....	11
Ideella föreningen Öxnereds Station .....	11
Vargöns pistolskytteklubb.....	11
Lantbrukarnas riksförbund, LRF .....	12
Bladvägen.....	13
Bommen 1 .....	13
Botered 4:11 .....	13
Dressinen 6 .....	13
Katrinedalsvägen.....	14
Lokomotivet 2 .....	14
Lokomotivet 4 .....	14
Lokomotivet 5 .....	14
Lokomotivet 6 .....	14
Lokomotivet 7 .....	14
Lokomotivet 8 .....	15
Rälsen 1 .....	15
Rälsen 2 .....	15
Rälsen 3 .....	15
Rälsen 5 .....	16
Semaforen 1 .....	16
Semaforen 3.....	16
Semaforen 4.....	16
Semaforen 5.....	17

Semaforen 8.....	17
Syllen 1.....	17
Syllen 2.....	17
Öxnered 4:22.....	17
Öxnered 4:24.....	17
Öxnered 4:26.....	18
Öxnered 4:28.....	18
Öxnered 6:5.....	18
Öxnered 6:11 och 6:12.....	18
Öxnered 6:14.....	19
Öxnered 6:20.....	19
Öxnered 6:23.....	19
Öxnered 7:13.....	20
Öxnered 7:15.....	20
Öxnered 7:35 och 7:40.....	20
Öxnered 7:41, 7:42, 7:43, 7:45 och 7:46.....	22
Öxnered 7:47.....	22
Öxneredsbor.....	23

Nedan följer referat av de yttranden som inkommit under den förnyade granskningen samt hur dessa bemöts vidare i planförslaget.

## Länsstyrelsen

Länsstyrelsens samlade bedömning är att planen inte kan accepteras och kan därför komma att prövas av Länsstyrelsen om den antas.

Länsstyrelsen befarar fortsatt att bebyggelsen kan bli olämplig för människors hälsa och säkerhet till följd av buller och farligt gods.

Bebyggelsen kan vidare bli olämplig sett till risken för olyckor pga. den geotekniska stabiliteten.

Kommunen har genomfört tidigare begärd komplettering av bullerutredningen och därmed har frågan om buller från flygtrafik samt buller från väg/järnväg hanterats på ett acceptabelt sätt. I den kompletterade utredning framkommer dock att buller från skyttebanan var ett större problem än vad som tidigare var känt. Det är bra att kommunen har redovisat detta. Dock kvarstår att säkerställa genomförandet av behövliga skyddsåtgärder. Länsstyrelsen vill uppmärksamma kommunen på att det enligt Naturvårdsverkets författningssamling inte står något om ombyggnad utan om verksamheten inte har förändrats sedan 1982. I och med planläggning av nya bostäder bör dock riktvärdena tolkas försiktigt och länsstyrelsen anser inte att föreskrifterna kan tolkas så precist att det är just 75 DBAI som ska uppnås. Det behöver snarare finnas utrymme för att se vilka åtgärder som kan utföras så en lägre nivå kan klaras. Det behöver i bedömningen även finnas med hur omfattande själva verksamheten på pistolskyttebanan är.

Kommunen har för avsikt att säga upp avtalet med pistolskyttebanan. Men om inte skjutbanan kan flyttas behöver påverkan säkras upp i planhandlingarna. Det behöver bestämmas vem som har ansvaret för att de åtgärder som behövs för att man ska kunna uppnå acceptabla bullernivåer.

Länsstyrelsen uppfattning är att en förutsättning för bebyggelse på ett så kort avstånd från järnvägen som 40 meter är att brandfarliga vätskor inte kan rinna in mot planområdet. Området ska, i så stor utsträckning som möjligt, vara utformat så att vätskor inte kan spridas in mot bebyggelsen. Det kan ske genom vall, plank som är tätt i nederkant eller dike. Det kan också ske genom naturliga höjdskillnader. Länsstyrelsen anser att kommunen behöver redogöra för om det finns något som hindrar spridning av vätska in mot den planerade bebyggelsen på området.

Det kvarstår också oklarheter kring de geotekniska förstärkningsåtgärder som krävs längs bäckfåran inom planen enligt den geotekniska utredningen. Kommunen behöver säkerställa genomförandet. För åtgärder inom tomt är det möjligt att införa villkorat bygglov. Men för områden på allmän plats eller utanför tomtmark är detta inte möjligt.

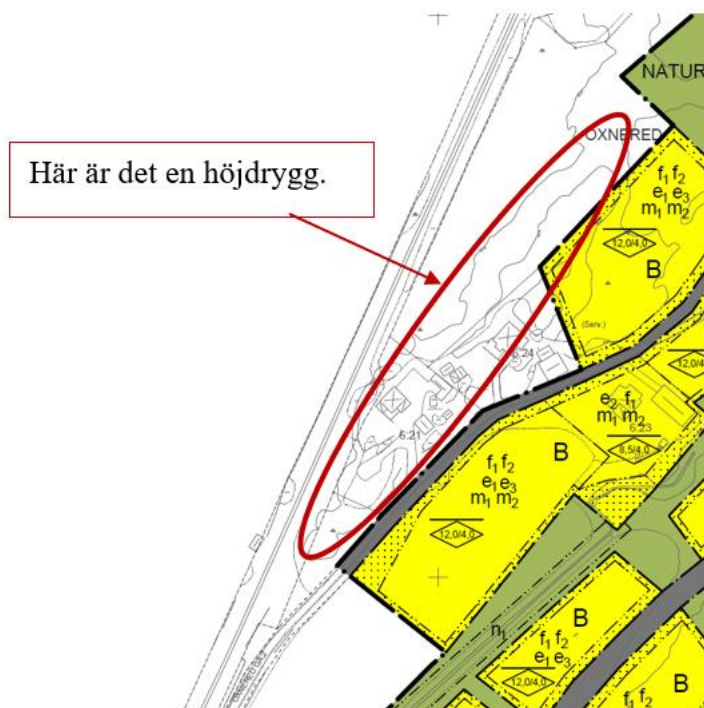
Länsstyrelsen är beredd att godta kommunens skäl för att upphäva strandskyddet inom det område som efter ändringen av planen nu upplåts för bebyggelse. Länsstyrelsen bedömer därmed inte längre att strandskyddet upphävs i strid med gällande bestämmelser.

Om Länsstyrelsen förstår dagvattenutredningen rätt är de åtgärderna som föreslås där utformade efter ett 2-årsregn vilket är långt under den nivå som rekommenderas. Det är kommunens uppgift att visa att marken är lämplig och det bör framgå i planhandlingarna att kommunen gör bedömningen att denna lösning är tillräcklig.

Länsstyrelsen har i föregående granskningsyttrande informerat kommunen om att om det behöver göras ingrepp i skyddade biotoper med biotopskydd enligt 7 kap 11 § miljöbalken krävs dispens från biotopskyddet.

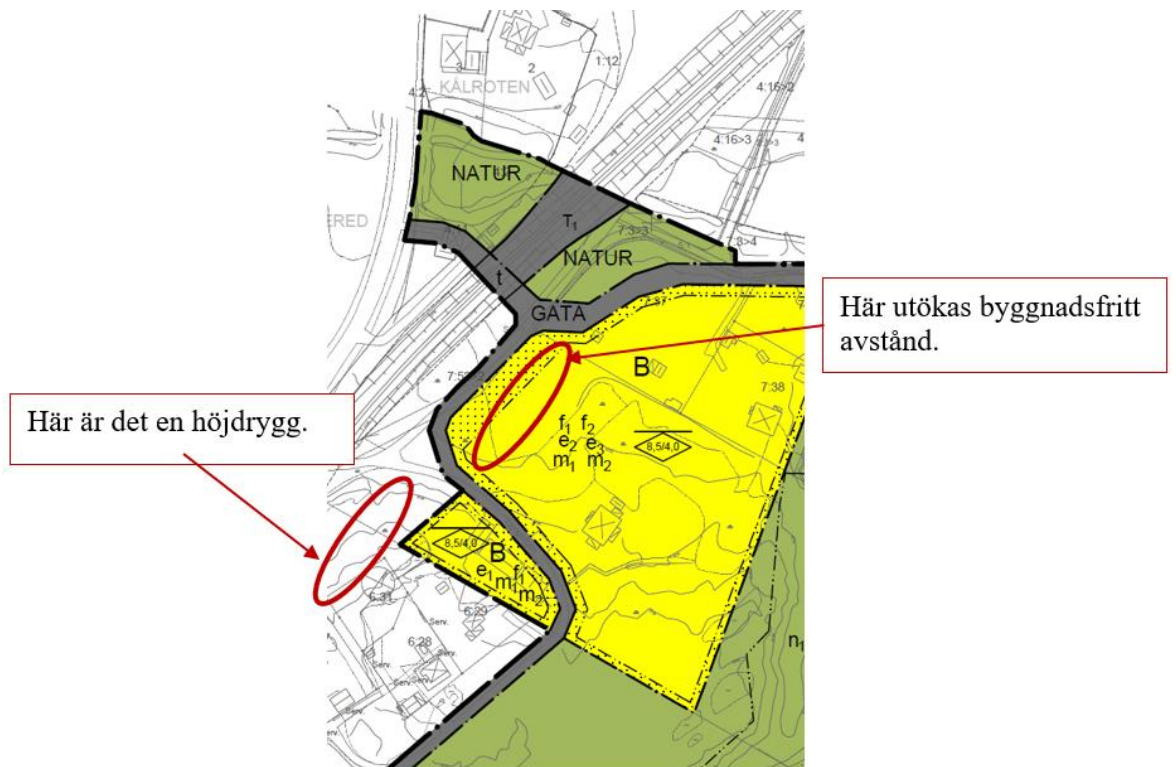
### Kommentar

När det gäller brandfarliga vätskors möjlighet att rinna in på byggrätter för bostäder är terrängförhållandena i den södra delen sådana att de kommer stoppas innan de når fram. I nedanstående bild är marknivån vid järnvägen +60 och höjs därefter in mot planområdet till +62 längst i söder och till +64 i den nordligare delen.



I samband med att Trafikverket tagit ställning till hur mycket mark man har behov av för järnvägsändamål kan Lindalavägen iordningställas och i samband med det kommer den att höjas något och då kommer även hela vägmarken att utgöra ett visst hinder mot brandfarliga vätskor.

I nordöstra planområdet är det också byggrätter som ligger relativt nära järnvägen. I den sydliga delen skyddas byggrätten av en höjdskillnad från +55 vid järnvägen upp till +57 vid planområdesgränsen. I den nordligare delen skyddas de av mindre dike längs Skavenvägen men då marken i övrigt är relativt plan utökas den byggnadsfria ytan från 40 till 50 meter från järnvägen.



I samband med anläggandet av tunneln under Älvsborgsbanan kommer Skavenvägen och norra delen av Ljungstigen att byggas om. De kommer utföras med dike och dels kommer vägen att höjas något i samband med iordningställandet. Det innebär även här att hela vägmarken kommer utgöra ett hinder mot brandfarliga vätskor.

Länsstyrelsen i Västra Götaland har tagit fram en rapport; Trafikbuller vid bostadsbyggnader. Där anger man att kommunen ska teckna ett avtal med den som är markägare till den mark där en åtgärd utanför planområdet behöver tillkomma för att ge skydd mot störningar. Den här hanteringen bedömer kommunen då är överförbar på situationen med bullerstörning från skjutbanan. Kommunen äger marken där skjutbanan ligger och har rådigheten att uppföra bullerskydd i anslutning till skjutbanan i den händelse att den inte flyttar från platsen innan de störda byggrätterna ska tas i anspråk. Planbeskrivningen kompletteras med en beskrivning om de olika scenarierna där ett är att skjutbanan stängs och ett är vad som krävs om den är kvar.

Plankartan kompletteras med belastningsrestriktion och maximal släntlutning om 1:2 på erforderliga delar av bäcken utifrån kompletterad geoteknisk bedömning. Planbeskrivningen kompletteras i genomförandebeskrivningen om att släntlutningen måste vara genomförd innan fastigheter kan säljas.

Kommunens bedömning är att det föreslagna dagvattensystemet med kombinationen av öppna diken, fördröjningsdammar och mycket grönområden är tillräckligt för att klara framtida klimatförändringar med kraftiga regn.

## **Statens geotekniska institut**

Område för belastningsrestriktion är införda på Plankartan med beteckning n1. Området som markerar behov av geoteknisk förstärkningsåtgärd är inte infört på plankartan. SGI delar COWIs bedömning att stabilitethöjande åtgärder krävs, och är en förutsättning för att uppnå en tillfredsställande stabilitet.

### **Kommentar**

Plankartan kompletteras med belastningsrestriktion och maximal släntlutning om 1:2 på erforderliga delar av bäcken utifrån kompletterad geoteknisk bedömning. Planbeskrivningen kompletteras i genomförandebeskrivningen om att släntlutningen måste vara genomförd innan fastigheter kan säljas.

## **Trafikverket**

Avtal behöver träffas mellan Trafikverket och Vänersborgs kommun för genomförande av planskildhet mellan väg och järnväg i detaljplanens nordvästra del. Avtalet kan träffas efter att detaljplanen antagits.

Trafikverket har inget ytterligare att erinra i detta ärende.

### **Kommentar**

Avtal om tunneln under järnvägen har tecknats.

## **Lantmäterimyndigheten i Vänersborgs kommun**

Lantmäterimyndigheten påtalar att bestämmelserna e<sub>1</sub> och e<sub>2</sub> bör kompletteras med fastighetens area inom användningsområdet. Delar av Öxnered ga:2 (väg) är planlagd som GATA, allmän plats. Delar av vägen hamnar nu utanför planområdet vilket skapar osäkerhet om hur vägen ska skötas och hur tillfarter till byggrätterna i slutet av vägen skall lösas. Delar av Blåsut ga:1 som också är tillfart till Blåsut 4:16 är planlagd som Natur. Detta blir olämpligt då enskilda intressen hamnar på allmän platsmark.

### **Kommentar**

Planbestämmelserna e<sub>1</sub> och e<sub>2</sub> kompletteras med fastighetens area inom användningsområdet.

Gemensamhetsanläggningen Öxnered ga:2 kan upphävas då samtliga berörda fastigheter ansluts till kommunal gata. Plangränsen flyttas så att hela Blåsut ga:1 ligger utanför planområdet.

## **Vattenfall Eldistribution AB**

Vattenfall Eldistribution AB har inget att erinra.

## **Skanova AB**

I södra delen av planområdet har Skanova ledningsrätt för två kablar. Dessa är inte i bruk och kan raseras. Särskilt handhavande krävs då de innehåller bly. Ledningsrätten kommer att sägas upp.

## Kommentar

Yttrandet överlämnas till kommunens fastighetsenhet som är ställföreträdare för kommunen som fastighetsägare.

## Trollhättan Energi

Trollhättan Energi har fiberledning i området och bifogar en fil som visar läget.

## Kommentar

Fiberledningen ligger inne på byggrätt och kommer behöva flyttas i samband med utbyggnad i området. Flytt kan med fördel samordnas med övrig ledningsdragnings till aktuella byggrätter. Yttrandet översänds till samhällsbyggnadsförvaltningen som kommer hålla i genomförandet av detaljplanen.



## Fyrstads Flygplats AB

Flygplatsen har inga ytterligare synpunkter.

## Barn- och utbildningsnämnden

Barn- och utbildningsnämnden har inga ytterligare synpunkter.

## Kommunstyrelsen

Kommunstyrelsen har i huvudsak inget att erinra mot planförslaget med föreslår några plantekniska ändringar.

## Kommentar

Texten i planbeskrivningen gällande bestämmelse om att byggnad ska utformas så att vatten upp till nivån +47,22 inte skadar byggnaden tas bort då den endast var aktuell utmed stranden vilken inte längre ingår i planområdet.

Det finns inget hinder i planen att anordna uteplatser vid en fasad som uppfyller bullerförordningens krav för uteplatser. De byggrätter som finns i planförslaget har möjlighet att anlägga uteplats antingen bakom bostaden från gatan/järnvägen sett eller mot gatan/järnvägen men då med ett



bullerskydd t ex ett plank. Texten om planbestämmelse om att uteplatser ska placeras så att gällande bullerkrav uppfylls tas bort.

Egenskapsbestämmelse e3 omformuleras till: För radhus, flerbostadshus, centrum, skola samt idrotts- och sportanläggning är största tillåtna byggnadsarea 1/3 av fastighetens area inom användningsområdet.

U-området i sydväst avgränsas med administrativ gräns och egenskapsgräns.

### **Kultur- och fritidsnämnden**

Föreliggande plan upptar ett betydligt mindre område än det tidigare förslaget. Det bör ändå finnas möjlighet för en utomhusmötesplats för kulturella yttringar och spontanidrott på Idavallen innanför promenadstråket. För övrigt har kultur- och fritidsnämnden inget att erinra mot genomförandet av detaljplanen.

### **Miljö- och hälsoskyddsnämnden**

I samrådsredogörelsen står att planbeskrivningen ska kompletteras med att en skötselplan för dagvattensystemet bör tas fram. Som påpekats tidigare verkar det inte som att den kompletteringen gjorts.

Tunneln under järnvägen och breddning av vägen får inte skada Boteredsbäcken eller dess värdefulla kantzoner. Miljön är bland annat mycket lämplig för mindre hackspett som är skyddad enligt artskyddsförordningen. I kartan på sid 27 i planbeskrivningen saknas det sydligaste av de delområden som pekats ut som lämpliga för mindre hackspett.

Trafikbullerutredningen visar att riktvärdena för buller vid vissa byggnaders fasader kan komma att överskridas vid uteplatser. På sid 48 i planbeskrivningen står att det i plankartan ska anges en bestämmelse gällande uteplatsers placering. Text om detta saknas dock i plankartan.

Under tiden för exploatering och byggnation, innefattande transporter, bör risken för buller vid befintliga och nyttillkomna bostäder beaktas och riktvärden uppfyllas.

En konsekvens av planområdet blir ökad trafikmängd på Djupedalsvägen. Det finns risk för att bullerriktvärden för befintliga bostäder överskrids i norra delen av denna vägsträcka. Kommunen kan i sådant fall behöva anordna bullerskyddsåtgärder.

Om skjutbanan finns kvar när sydöstra planområdet ska bebyggas med bostäder behöver bullerskyddsåtgärder vidtas.

Planen ligger i ett område för normalrisk för radon. I plankartan bör finnas en bestämmelse om att bostäder och skolverksamheter ska byggas radonskyddat.

Träd är viktiga för att begränsa farlig solinstrålning på skolgårdar. För att säkra en framtida tillgång på träd vid en eventuell byggnation av skola bör träden inom skolområdet förses med marklov. Även förändring av topografi inom skolområdet bör kräva marklov för att säkra tillgången på en stimulerande och attraktiv lekmiljö.

### **Kommentar**

Planbeskrivningen kompletteras med att en skötselplan för dagvattensystemet bör tas fram i samband med att systemet byggs ut. Att ta

fram en skötselplan är inte lämpligt att göra i detaljplaneskedet då den exakta utformningen inte är klarlagd.

Det finns inget hinder i planen att anordna uteplatser vid en fasad som uppfyller bullerförordningens krav för uteplatser. De bygggrätter som finns i planförslaget har möjlighet att anlägga uteplats antingen bakom bostaden från gatan/järnvägen sett eller mot gatan/järnvägen men då med ett bullerskydd t ex ett plank. Texten om planbestämmelse om att uteplatser ska placeras så att gällande bullerkrav uppfylls tas bort.

I samband med att byggnation sker bullrar det. Det finns generella riktvärden som styr detta men det kan inte styras genom bestämmelse i detaljplanen. De generella riktvärdena skiljer sig beroende på tid på dygnet och om det är vardag eller helg enligt nedanstående tabell:

Riktvärden för buller från byggplatser

Område	Helgfri mån-fre		Lör-, sön- och helgdag		Samtliga dagar	
	Dag 07-19	Kväll 19-22	Dag 07-19	Kväll 19-22	Natt 22-07	Natt 22-07
	L <sub>Aeq</sub>	L <sub>Aeq</sub>	L <sub>Aeq</sub>	L <sub>Aeq</sub>	L <sub>Aeq</sub>	L <sub>AFmax</sub>
<b>Bostäder för permanent boende och fritidshus</b>						
Utomhus (vid fasad)	60 dBA	50 dBA	50 dBA	45 dBA	45 dBA	70 dBA
Inomhus (bostadsrum)	45 dBA	35 dBA	35 dBA	30 dBA	30 dBA	45 dBA

I samband med att staden byggs ut kommer trafiken att öka av naturliga skäl. Det gäller oavsett var kommunen avser att skapa fler bostäder. Om det visar sig att bullernivåer blir för höga för enskilda fastigheter kan kommunen åläggas att ordna med skäliga bulleråtgärder.

Kartan i planbeskrivningen kompletteras gällande delområden som pekats ut som lämpliga för mindre hackspett.

Utredningar visar att det är normalriskområde för radon vilket innebär att det är byggnadstekniskt möjligt att bygga bostäder och skola i området. Kraven på hur byggnader ska konstrueras i områden med normalrisk för radon följs upp i bygglovets tekniska del och ska inte styras med planbestämmelser.

Utformning av en eventuellt framtida skolgård är inte lämpligt att styra genom detaljplanen utan hanteras i samband med projektering och bygglov.

### Samhällsbyggnadsnämnden

Samhällsbyggnadsnämnden påtalar problem med att den nya pendelparkeringen utformats detaljerat i detaljplanen. Bygggrätten närmast strandskyddslinjen bör justeras så att den når hela vägen fram till strandskyddsgränsen.

Samhällsbyggnadsnämnden önskar tydligare färgskillnad på befintlig och ny bebyggelse i illustrationen.

#### **Kommentar**

Behovet av detaljstyrd utformning av pendelparkeringen kommer sig av att boende i anslutning ska kunna lita på att det inte blir en parkeringsyta utan gröna inslag.

Byggrätten justeras mot strandskyddsgränsen.

#### **Socialnämnden**

Socialnämnden ser positivt även på denna version av detaljplanen. Socialnämnden konstaterar att alla typer av boenden kan inrymmas inom bostadsändamålet i detaljplanen och genom det säkras att det går att etablera t.ex särskilda boenden i framtiden inom planområdet.

#### **Kommentar**

Möjligheten att bygga särskilda boenden är goda i planområdet men beroende av vilken storlek på byggnaden som erfordras för det aktuella behovet kan vissa byggrätter vara för små.

#### **Norra Älvsborgs Räddningsförbund**

Norra Älvsborgs Räddningsförbund ställer sig positiva till att det anläggs en ny tillfartsväg till området och har inget ytterligare att tillägga.

#### **Ideella föreningen Öxnereds Station**

Föreningen vidhåller att planen ska utvidgas söderut och således omfatta stationsmiljön. Att föreningen har väckt fråga om byggnadsminne utgör inte ett skäl att inte utvidga planen. Föreningen vidhåller också att parkeringsplatserna öster om befintligt villaområde ska tas bort.

Vidare anser föreningen att kommunen ska invänta regeringens ambitioner att förändra strandskyddet för att därigenom möjliggöra planens ursprungliga syfte, dvs bygga i Skaven.

#### **Kommentar**

Kommunen har inte för avsikt att inrymma stationsområdet i den nu aktuella detaljplanen.

Gällande pendelparkeringen, se under rubriken Kommentarer till återkommande synpunkter längre fram i dokumentet.

Genom att inte ta med Skaven i denna detaljplan ger vi framtida möjligheter att utveckla området beroende på vad som beslutas om strandskyddsfrågan på regeringsnivå.

#### **Vargöns pistolskytteklubb**

Vargöns pistolskytteklubb ser inga hinder med detaljplanens nuvarande utformning men motsätter sig avsikten att föreningens skjutbana ska sägas upp. Detta då den ligger

utanför detaljplanens område och att det med enkla åtgärder går att minska ljudvolymen till godkända värden enligt Akustikverkstans förslag. Klubben finner att det saknas saklig grund utifrån planförslaget att säga upp arrendeavtalet.

### **Kommentar**

Samhällsbyggnadsförvaltningen, som agerar som markägare för kommunens mark, har för avsikt att säga upp arrendeavtalet. Planprogrammet visar på kommunens ambition att fortsätta utbyggnad av Vänersborg även söder om skjutbanan och det är då inte lämpligt att det ligger en skjutbana mellan bostadsområden.

### **Lantbrukarnas riksförbund, LRF**

LRFs kommungrupp anser att byggnation på åkermarken inte ska genomföras. Kommunen behöver utreda andra alternativa markslag för planläggning av bostäder. Eftersom jordbruksmarken inom planområdet brukas, så anses den brukningsvärd och är därför av nationellt intresse. LRF anser därför att det är olämpligt att bebygga åkermarken. I kommunens ÖP anges att jordbruksmarken ska bevaras och brukas och att en strategi ska tas fram för att så ska ske.

### **Kommentar**

Det är ett väsentligt samhällsintresse att tillskapa och bygga bostäder för att täcka upp det behov som finns, vilket bland annat utreds i kommunens bostadsförsörjningsprogram. En viktig strategi i kommunens översiktsplan är även att utveckla områdena kring tågstationerna, vilket är av väsentligt samhällsintresse för att skapa förutsättningar för hållbart resande och stärka kommunen som tillväxtort (se bland annat grundstrategi 1 och utvecklingsprincip 6 i Översiktsplan 2017). Det är av stor betydelse att förutsättningar för många bostäder skapas inom gång- och cykelavstånd till stationsområdet, samtidigt som det också behövs mark för pendelparkering, infrastruktur och framtida utveckling av service och arbetsplatser. För att få ekonomisk bärighet i arbetet med att bygga ut ny infrastruktur är det också av betydelse att kunna bygga tillräckligt många bostäder. Att spara jordbruksmark mellan stationsområdet och nya bostadsområden gör det svårare att knyta samman nya bostäder till tågstationen. Det undergräver även de ekonomiska möjligheterna att kunna genomföra utbyggnaden. När detta vägs samman gör kommunen bedömningen att behovet av bostäder inte kan tillgodoses på ett tillfredsställande sätt utan att jordbruksmarken tas i anspråk.

### **Yttranden från privatpersoner**

I många av yttrandena återkommer liknande synpunkter. För att göra utlåtandet så tydligt som möjligt kommenteras dessa synpunkter under rubriken ”Kommentar till återkommande synpunkter”. Synpunkter som är mer specifika kommenteras direkt under respektive yttrande.

## **Bladvägen**

Kollektivtrafiken behöver byggas ut i det nya bostadsområdet med tanke på äldre och funktionshindrade.

### **Kommentar**

De nya vägar som planeras i planområdet ger goda förutsättningar att bygga ut kollektivtrafiken men det förutsätter att anslutningsvägar byggs söderut för att det ska fungera optimalt.

## **Bommen 1**

Hen motsätter sig vägen söderut mot Brätte då den går rakt genom det planerade nya bostadsområdet och ansluter till plankorsningen över Älvsborgsbanan vid stationen. Söder om planområdet kommer vägen dras genom ett rekreativt område och vara fördömande för naturen. Öxnered knyts bättre ihop med Vänersborg via en bro över Vassbotten med anknytning till Korseberg.

Parkeringsplatser planeras utan hänsyn till befintliga bostäder.

I tidigare planer och diskussioner var det tänkt tvåvåningshus och villor i Öxnered, nu föreslås delvis höghus utan hänsyn till samhällets befintliga karaktär.

En detaljplan för hela Öxnered hade kunnat ge ett helhetsperspektiv på stationssamhällets utbyggnad.

### **Kommentar**

Som utgångspunkt för detaljplanen finns det planprogram som kommunfullmäktige godkände 2016. I planprogrammet finns helhetsperspektivet för Öxnered.

## **Botered 4:11**

Den föreslagna tunneln under Älvsborgsbanan måste flyttas så att bostadshuset inte behöver rivras.

### **Kommentar**

Den stadsplan som gäller för fastigheten Botered 4:11 vann laga kraft 1981 och anger allmän plats, Park. Allmän plats innebär att marken inte får upplåtas för enskilt ändamål. Bostad är ett enskilt ändamål. Med dagens krav på säkerhet finns inte någon möjlighet att ta fram en detaljplan med byggrätt för bostad på den här platsen.

Vidare diskussioner gällande hyresavtal mm hanteras av samhällsbyggnadsnämnden. Yttrandet i sin helhet lämnas över till fastighetsenheten på samhällsbyggnadsförvaltningen.

## **Dressinen 6**

Den planerade byggnationen är inte anpassad till rådande trafikmiljö. Järnvägs korsningarna är inte anpassade för gång- och cykeltrafik och med den täta tågtrafiken är bommarna ofta fällda med köer som följd. Vägen mot Brätte (väg 2025) kommer användas av ett fåtal trafikanter medan Djupedalsvägen kommer få kraftigt ökad trafikintensitet. Hur blir situationen för de boende längs Djupedalsvägen? Bättre

då att genomföra förslaget om trafikbro över Vassbotten till Korseberg. Den föreslagna parkeringen på ett område som är parkmiljö kommer störa angränsande bostäder med buller, luftföroreningar och ljus samt att plankorsningen kommer få högre belastning. Parkeringen på västra sidan av järnvägen är endast till liten del utnyttjad idag och kommer vara tillräcklig för många år framöver.

### **Katrinedalsvägen**

Planen behöver kompletteras med en utredning som redovisar konsekvenserna för fastigheter med anknytning till Öxnereds- och Djupedalsvägen utifrån den trafikökning som planområdet kommer alstra.

### **Lokomotivet 2**

Pendelparkeringen bör tas bort. Logistiken till och från området är inte säker. Det saknas gång- och cykelväg.

### **Lokomotivet 4**

Pendelparkeringen är olämplig med hänsyn till närheten till bostäderna på Stinsgatan med störningar av ljud, ljus och avgaser samt ökad insyn. Det påverkar utomhusmiljön negativt. Hen anser att trafiken kommer att öka, vägarna kommer inte klara den ökade belastningen.

De planerade bostäderna vid kvarteren Stinsgatan/Lokförargatan anses vara för höga och kommer att påverka omkringliggande kvarters miljö.

### **Lokomotivet 5**

Ärendet ska behandlas av kommunfullmäktige, byggnadshöjden begränsas till villor samt tvåvåningshus, vägnätet behöver omarbetas i planen, överfarterna över järnvägarna saknar gc-bana och är inte förenliga med förmodat ökad trafik.

Vägnät behöver vara helt löst, finansierad och genomförd innan byggnation påbörjas.

Den föreslagna pendelparkeringen befaras leda till ökad trafik, ökat ljus/buller samt utsläpp på en yta som sedan 1979 klassats som parkmark.

### **Lokomotivet 6**

De delar som utgörs av åkermark ska inte bebyggas. Det är dags att kommunen tar sitt ansvar för miljömålsarbetet i planeringen. Detaljplanen bidrar inte till en hållbar utveckling och hushållning av resurser.

En djupare analys av trafiksituationen måste genomföras.

### **Lokomotivet 7**

Pendelparkeringen skapar nya problem som inte tagits hänsyn till: In- och utfart från parkeringen samt springande pendlare över vägen till perrongen.

Det saknas trafikanalys och miljökonsekvensanalys. Trafiken kommer tredubblas. Trafiksäkerhetsproblem vid Öxnereds skola.

Det ska inte byggas på åkermark och vattenvägar.

## Lokomotivet 8

Det är positivt att fokus läggs på utveckling av området runt Skaven/Öxnered. Kommunen bör lägga hög prioritet på att iordningställa en lekplats öster om stationen så att områdets barn inte ska behöva ta sig över järnvägen som saknar ordnad gång- och cykelväg. Den korrigerade parkeringsplatsen ger ett bättre intryck med mer grönytor men tar orimligt stor plats. Utförande och utseende på övriga pendelparkeringen lämnar mycket att önska. Möjligheten att säkert röra sig i området behöver ha en hög prioritet för gång och cykel samt med låg hastighet för biltrafiken.

### Kommentar

Detaljplanen ger möjligheter att placera en ny lekpark i planområdets sydvästra del, inom markanvändningen PARK. Pendelparkeringen utformas med inslag av grönytor för att den ska passa bättre in vid bostadsbebyggelsen än vad som blivit på västra sidan av Älvsborgsbanan. Huvudstråket i gatunätet genom planområdet kommer utformas med avskild gång- och cykelbana.

## Rälsen 1

Den föreslagna pendelparkeringen måste bort. I annat fall måste kommunen ansvara för att den varken ses eller stör boende längs det drabbade området. Hus högre än två våningar flyttas till en plats där det inte finns några befintliga bostäder. Öxneredsvägen mot E44/45 behöver snarast förses med belyst gc-bana.

### Kommentar

Kommunen önskar en blandad bebyggelse i den nya stadsdelen samt ett ökat reseunderlag till kollektivtrafiken i Öxnered, varför det även fortsättningsvis kommer vara högre bebyggelse än två våningar på delar av byggrätterna inom planområdet.

Gc-bana mot E 44/45 ligger utanför den här detaljplanen.

## Rälsen 2

Det ska inte byggas ytterligare pendelparkering i området, jordbruksmarken ska inte bebyggas och någon ny väg från Onsjö ska inte dras genom skogen. Pendelparkeringen/parkmarken har inte hanterats rätt i processen varken enligt PBL eller miljöbalken.

## Rälsen 3

Har det gjorts någon trafikanalys, frekvens eller miljöanalys vad gäller utsläpp från den ökade trafiken utmed Öxneredsvägen/Djupedalsvägen?

Samtliga fastighetsägare i området säger nej till den planerade pendelparkeringen.

Transportlogistiken måste lösas innan man planerar för ett nytt bostadsområde. En trafikbro med gc mellan Skaven och Korseberg behöver utredas mer noggrant, den har flera fördelar medan den föreslagna vägen mot Brätte underminerar både ridskolans och modellflygklubbens verksamheter.

Gör ett omtag och lös först trafiksituationen så att det inte byggs platser som kan medföra trafikolyckor.

### **Kommentar**

Den trafikanalys som finns för detaljplanen är framtagen av Trivector och innehåller en bedömning av hur många fordon som kommer köra på de olika vägar som finns och planeras i anslutning till planområdet. Trivectors vägutredningen baseras på 1 400 nya bostäder men för det planområde som nu håller på att planläggas gäller hälften, 700 bostäder. Det genererar 1118 fordon (ÅDT) där Trivector bedömer att hälften åker norrut mot Öxnereds-/Djupedalsvägen och hälften söderut mot väg 2025 när anslutningsvägen söderut är utbyggd. Det ger en ökning med ca 600 fordon på Öxnereds-/Djupedalsvägen som tillsammans med dagens 3500 fordon ger en total trafikmängd på 4100 fordon (ÅDT).

Kommunens bedömning är att belastningen på Öxnereds-/Djupedalsvägen kommer öka men att vägen ändå har tillräcklig kapacitet att klara trafikökningen från det aktuella planområdet. Antalet fordon blir inte så stort att det kommer innebära någon större påverkan på miljön, luftföroreningar eller buller jämfört med dagens situation.

### **Rälsen 5**

Drabbas mycket av pendelparkeringen med ljud, ljus, tomgångskörning mm. Ska parkeringen ha utfart mot Perrongvägen och samsas med cyklister, pendlare och biltrafik? Redan idag är in- och utfart till området otrygg.

### **Semaforen 1**

Planen ska antas av kommunstyrelsen, inte byggnadsnämnden.

På ”ängen” ska det byggas villor.

Trafiksituationen måste lösas gällande miljöpåverkan, trafiksäkerhet och trafikintensitet både inom och utanför området.

Ingen pendelparkering längs Perrongvägen. Möjlighet finns att bygga ut befintlig vid behov.

### **Semaforen 3**

Planen måste kompletteras med en övergripande trafikutredning. Bygg sedan anslutningsvägar och därefter kan bostäder byggas.

Trivectors utredning är inte övergripande och är dessutom inaktuell då Öxnereds skola ska byggas ut för dubbelt så många elever. Tunneln under Älvsborgsbanan kommer skapa en trafikfarlig korsning med Öxneredsvägen. Framtida trafikflöde kommer påverka järnvägs korsningen Öxneredsvägen/Oslo-Vänerbanan. Lösningen på trafikproblemen är att koppla ihop Skaven med Edsvägen via en bro över Vassbotten.

### **Semaforen 4**

Nya bostadshus med angöringsväg föreslås placeras alldeles för nära befintligt hus. Var finns plats för alla bilar om radhus eller parhus byggs? Detaljplanen måste ändras så att den tillåter endast villor på byggrätten.



Planen behöver kompletteras med utredning som redovisar alla konsekvenserna som detaljplanen leder till både inom och utanför planområdet. I takt med att planområdet byggs ut kommer trafiksituationen förvärras vid plankorsningarna. Utbyggnaden av Öxnereds skola kommer innebära ökad trafik utöver vad planområdet alstrar. Det saknas en utredning som tar höjd för barnperspektivet som direkt och påtagligt visar effekten för trafiksäkerhet, miljö och buller för våra barn.

### **Semaforen 5**

Gärdet närmast stationen bör användas till villor/radhus eller mindre flerfamiljshus för att passa in och bevara den befintliga miljön. När man väljer att bygga tätt och högt på liten yta förstörs känslan av lugnt och tryggt, lantligt läge. Innan bostäder byggs för så många människor måste trafiksituationen in till området lösas. Det behövs en trafiksäker gc-överfart vid plankorsningen innan byggtrafiken börjar. Genomfartsvägen bör inte byggas mitt i bostadsområdet.

### **Semaforen 8**

Ny bebyggelse föreslås för nära Semaforen 8. Den är även för hög med tanke på befintlig bebyggelse. Bilar från befintligt villaområde, cyklister, pendlare, gående måste samsas på Perrongvägen.

### **Syllen 1**

Det största problemet är att det inte finns en planfri övergång. Det skulle ta bort de flesta olägenheterna så som bilköer, olämpligt placerade p-platser, negativ miljöpåverkan samt göra det lättare för tågresenärer att komma med tåget under ordnade former.

### **Syllen 2**

För att skapa ett attraktivt, säkert och miljömässigt boende är det viktigaste att ordna med en planfri korsning in och ut från området. Den föreslagna parkeringen längs Perrongvägen är olämplig då den kommer förfula och störa befintliga bostäder.

### **Öxnered 4:22**

Man vänder sig starkt emot den föreslagna pendelparkeringen, en planfri korsning måste till istället. Det räcker med asfalt i Öxnered. Ny väg mot Brätte i kombination med befintlig järnvägsövergång kommer innebära trafikchaos. Föreslagna hyreshus passar inte i områdets karaktär. Tillåt villor och radhus i max två våningar.

### **Öxnered 4:24**

Det är befängt att utöka med ytterligare pendelparkering. Det är bisartt att en naturinventering mest handlar om döda pinnar i skogen, samtidigt som planen inte bryr sig om kvaliteter i bostadsnära vegetation. Vidare är samrådssvaret till socialnämnden fel då en gruppbostad är ca 600 kvm i ett plan och det inryms inte på villatomterna enligt planbestämmelserna. Gruppbostad går att placera inom byggrätterna med e3 och e4 men de är tänkta för 4-6 våningar eller högre, så det bör avsättas en byggrätt för gruppbostad inom planområdet för att underlätta framtida bygglovhantering.

Det är trist att all bebyggelse i närheten av vattnet är borttagen då det skulle bli ett attraktivt område både för boende och besökare.

## Kommentar

Möjligheten att bygga särskilda boenden är goda i planområdet men beroende av vilken storlek på byggnaden som erfordras för det aktuella behovet kan vissa byggrätter vara för små.

Med nuvarande strandskyddslagstiftning finns tyvärr inga möjligheter att utveckla en småskalig bebyggelse i närheten av vattnet.

### Öxnered 4:26

Det är spännande med en viss utökning av bostäder i området, men oroande med ökning av trafik som ska passera över de ej planskilda järnvägsövergångarna som finns. Att pendelparkeringen är kvar känns synd men den ser bättre ut än i första förslaget. Lekparken bör prioriteras högt vid genomförandet av parken. Det vore trevligt om tyngdpunkten på de tänkta fastigheterna blir i form av villor.

## Kommentar

Kommunen önskar en blandad bebyggelse i den nya stadsdelen samt ett ökat reseunderlag till kollektivtrafiken i Öxnered, varför det även fortsättningsvis kommer vara högre bebyggelse än två våningar på delar av byggrätterna inom planområdet.

### Öxnered 4:28

Höjden på husen skulle förstöra Öxnereds känsla av lantlig idyll. Om höjden hålls nere skulle bebyggelsen smälta in och fler vilja flytta hit. Man oroas över att bara ha en plankorsning över järnvägen (Thn-Vbg) Det har redan blivit svårare att komma över utan att köa vid nedfällda bommar. Hur går det om vi behöver assist av brandkår – ambulans.

Är också förvånad att en ny genomfart planeras så att bl a Onsjöbor ska kunna komma snabbare till stationen. Att ha genomfartstrafik i ett nyplanerat område känns inte bra.

Har också svårt att förstå fler parkeringar så nära bebyggelse. Vem vill flytta till en parkeringsplats? En idé är att bygga ut kollektivtrafiken. I detta fall busstrafiken så att alla resenärer slipper ta bilen till stationen. Miljöproblemen ökar ju i världen och vi borde bidra till att så inte är fallet.

### Öxnered 6:5

Pendelparkeringen är inte nödvändig eftersom det redan finns gott om parkering, den kommer leda till ökad trafik och avgaser.

### Öxnered 6:11 och 6:12

Pendelparkeringen kommer bidra till den pågående utarmningen av centrala Öxnered. Med tanke på de befintliga parkeringarnas utseende och bristande gestaltning så inger det inte goda förhoppningar gällande utformningen av de allmänna platserna i planen.

Förslag lämnas att skapa yta för odlingslotter utmed Perrongvägen för de boende i flerfamiljshusen. Det skulle bidra till mångfald och variation, en rikare miljö och ett modernt sätt att främja bostadsnära odling på befintlig odlingsmark.

### **Öxnered 6:14**

Brukningsvärd jordbruksmark bör inte bebyggas då annan mark är möjlig att exploatera. En konsekvensanalys och alternativa platser för bostäder bör göras. Det vore förödande att nu besluta om en detaljplan och låsa dess utformning när det om något år kan ges möjlighet för en mer attraktiv lösning med bostäder nära Vassbotten genom att strandskyddslagstiftningen ändras.

Diken är biotopskyddade och får inte tas bort utan länsstyrelsens medgivande.

Öxnered har på bara några få år blivit väldigt asfaltifierat, och nu föreslås ytterligare parkering. Avvakta med pendelparkeringen och se tiden an.

#### **Kommentar**

Kommunen har ansökt hos länsstyrelsen om dispens från biotopskyddet.

### **Öxnered 6:20**

Byggnationen blir för hög och kommer för nära Öxnered 6:20. Man yrkar på villor och radhus i max 2 våningar. Man menar att tomten kommer skuggas och att det riskerar försvåra användandet av solceller. Värdet på fastigheten kommer sjunka på grund av vägar och höghus. Behåll den lantliga miljön.

#### **Kommentar**

Enligt planförslaget kommer ett hus med en nockhöjd på 15 meter som närmast att kunna placeras på ett avstånd av 30 meter från fastighetsgränsen till Öxnered 6:20 och 50 meter från bostadshuset. Skuggan från flerbostadshuset kommer inte att nå så långt att det kommer ge en negativ påverkan på fastigheten Öxnered 6:20.

När ett bostadsområde bebyggs med nya hus är det vanligt att befintliga hus i bra skick får en ökad efterfrågan. Från kommunens sida bedöms att värdet på befintliga bostadsfastigheter inte kommer påverkas negativt då områden som genomgår förändringar oftast utvecklas till något bättre.

### **Öxnered 6:23**

Järnvägsövergångarna över Oslobanan och Älvsborgsbanan kommer troligen inte klara den ökade trafiken som planområdet kommer innebära.

Det saknas gång- och cykelväg över Älvsborgsbanan.

Det finns en risk att buller från järnvägen kommer öka om området väster om gatan bebyggs, där finns en bergknalle som dämpar ljudet idag. Man önskar att området flyttas något åt norr för att bevara större delen av berget.

Planen saknar en motivering till att brukad jordbruksmark tas i anspråk för bebyggelse.

Detaljplanen har stor påverkan på områden utanför planområdet och då behövs en fördjupad översiktsplan som knyter samman de trafikrörelser som kommer ske utanför planområdet. Vidare saknar man det sammanhängande grönstråk längs södra gränsen som funnits i tidigare utkast.

## Kommentar

Som utgångspunkt för detaljplanen finns det planprogram som kommunfullmäktige godkände 2016. I planprogrammet finns helhetsperspektivet för Öxnered och hur infrastrukturen kan kopplas ihop. Kommunen arbetar med att ta fram en fördjupad översiktsplan för Vänersborg och Vargön. Principerna för hur Vänersborg kan byggas ihop runt Vassbotten återkommer även i den fördjupade översiktsplanen.

Att flytta byggrätten så som föreslås skulle innebära att gc-vägen inte kan placeras på den befintliga grusvägen. Den aktuella byggrätten är placerad i anslutning till Lindalavägen för att kunna nyttja befintlig infrastruktur så långt som det är möjligt utan att inverka på naturen norr om gc-vägen (nuvarande grusväg).

### Öxnered 7:13

Genom att inte planlägga Skaven kommer vägar att bli enskilda. Så har det inte varit tidigare. Vad är kommunens avsikt med Skaven norra bortom nuvarande planförslag? Hur kommer återställandet av vägarna att se ut efter va-utbyggnaden? Kommunen bör ta fortsatt väghållaransvar i området då man verkar ha tankar för att området ska kunna utvecklas i framtiden och för att attraktiviteten ska bibehållas.

## Kommentar

Vägarna i området kommer återställas minst till den standard de hade innan va-utbyggnaden. När det gäller belysning läggs tomrör för elledning och i de fall belysningsstolpar har tagits ner så sätts nya fundament.

Väghållaransvaret och om belysning ska sättas upp igen är en fråga som ligger på samhällsbyggnadsnämnden att besluta om.

### Öxnered 7:15

Genom att inte planlägga Skaven kommer vägar att bli enskilda. Om kommunen går vidare med detaljplanen förutsätts att vägen ändå återställs i det skick den var innan va grävdes ned med gatubelysning och asfalt.

## Kommentar

Vägarna i området kommer återställas minst till den standard de hade innan va-utbyggnaden. När det gäller belysning läggs tomrör för elledning och i de fall belysningsstolpar har tagits ner så sätts nya fundament.

Väghållaransvaret och om belysning ska sättas upp igen är en fråga som ligger på gatuenheten (samhällsbyggnadsnämnden) att besluta om.

### Öxnered 7:35 och 7:40

Tunneln under Älvsborgsbanan ska endast vara för gång och cykel, inte för biltrafik. Det skulle ge en säkrare trafiksituation vid Öxneredsvägen. En matarväg genom området får stor påverkan på Boteredsbäcken och att den ödelägger de naturvärden som Skaven erbjuder. Det nya bostadsområdet bör få in- och utfart från Brätte/Onsjö och Trestad Center/Möjereds trafikplats. Om kommunen väljer att ha kvar biltrafik genom tunneln föreslås att trafiken leds via den föreslagna gc-vägen och Ljungstigen till

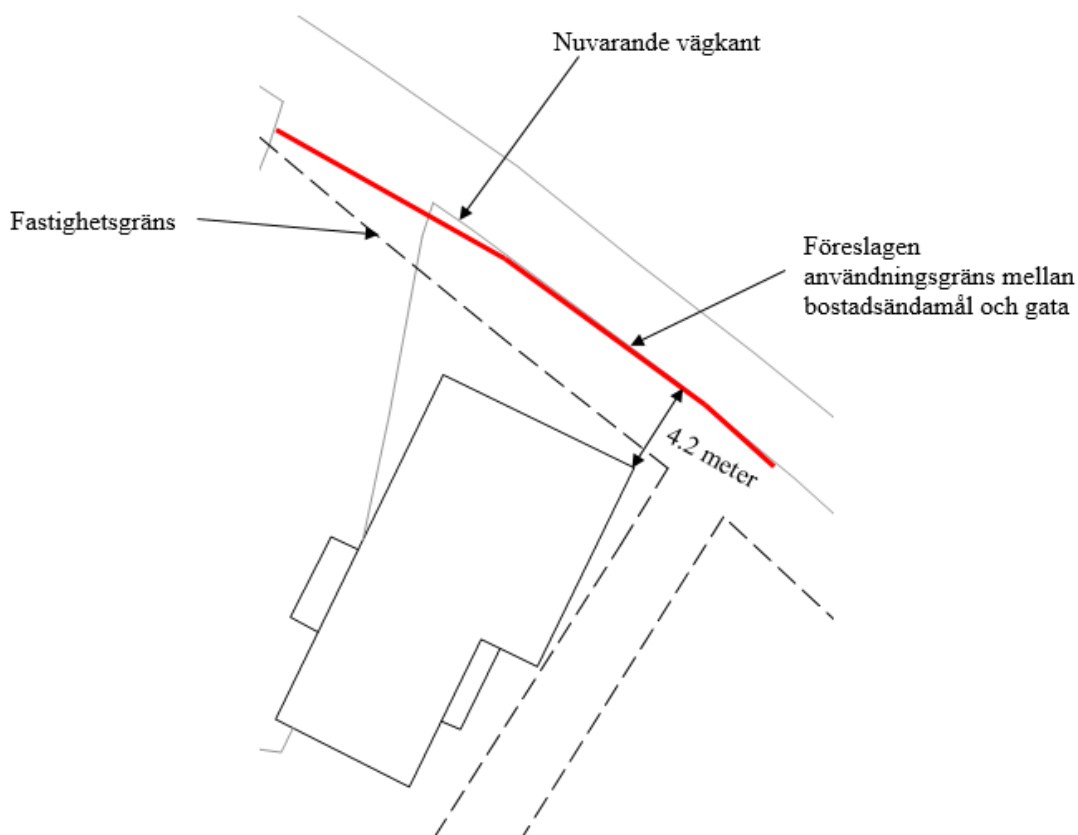
tunneln istället för via Skavenvägen. Om detaljplanen genomförs så som den föreslås ödeläggs hela boendemiljön på fastigheten och fastighetens värde minskar kraftigt.

### Kommentar

Att göra en tunnel under järnvägen för både bilar, cyklister och gående innebär att den trafikfarliga plankorsningen som finns idag kan stängas och att befintlig och ny bebyggelse i Skaven ändå ansluts till det befintliga vägnätet i Öxnered. Utifrån den projektering av vägen som tagits fram kommer den att byggas på befintlig väg och breddas så att det inryms en gång- och cykelbana samt två körfält för bil. Det bedöms inte bli någon åverkan på Boteredsbäcken. Den sträcka av Ljungstigen som i planen pekats ut som gc-väg är inte lämplig för bilar då terrängen är kuperad och det finns en bäckravin som då skulle behöva en betydligt större bro än vad som är fallet med liggande förslag.

Planområdet kommer på sikt att anslutas med väg söderut mot Brätte och kanske ännu längre fram även mot tunneln vid Möjered. Planprogrammet som togs fram före detaljplanen påbörjades visar på anslutningsvägar åt olika håll.

Gatumarken har flyttas så långt från fastighetsgränsen som det är möjligt, vilket innebär att det blir ett minsta avstånd på 4,2 meter mellan hus och gata.



## **Öxnered 7:41, 7:42, 7:43, 7:45 och 7:46**

Vägen har vuxit från att vara en vanlig väg mellan två bostadsområden samt att det bara skulle vara gång- och cykelbana genom tunneln till att bli en genomfartsled för både Öxnered södra och Onsjö. Det skapar en orimligt stor trafikmängd. En gång- och cykeltunnel för att ge barnen en säker och trygg skolväg är ett bra förslag.

Vägen och den ökade trafikmängden blir nu så stor att man måste lösa in delar av boendes tomter vilket resulterar i sänkt värde, attraktion och trivsel. Man upplever att allt fokus lagts på det nya området och att ingen hänsyn tagits till de befintliga invånarna. Det som bäst kan klara framtida utbyggnader i området är att dra vägen till området från Trestads center via Möjered där det redan finns en undergång. Det näst bästa alternativet skulle vara att dra bilvägen från ”torget” via Ljungstigen till tunneln under Älvsborgsbanan. Då kvarstår problemen med ökad trafik på Öxneredsvägen. Vidare anser man att infart till det område som ligger intill 7:42-7:44 bör ändras så att den går in centralt i området istället för ut mot Skavenvägen. Man ser inget behov av vändplanen.

Den skog som finns kvar bör bevaras då den skyddar fastigheterna 7:42-7:44 från buller samt ger en fantastisk utsikt mot orörd natur.

### **Kommentar**

Planområdet kommer på sikt att anslutas med väg söderut mot Brätte och kanske ännu längre fram även mot tunneln vid Möjered. Planprogrammet som togs fram före detaljplanen påbörjades visar på anslutningsvägar åt olika håll och anger att kommunens önskan är att gå vidare med fler detaljplaner väster om Vassbotten.

Att göra en tunnel under järnvägen för både bilar, cyklister och gående innebär att den trafikfarliga plankorsningen som finns idag kan stängas och att befintlig och ny bebyggelse i Skaven ändå ansluts till det befintliga vägnätet i Öxnered. Utifrån den projektering av vägen som tagits fram kommer den att byggas på befintlig väg och breddas så att det inryms en gång- och cykelbana samt två körfält för bil. Det bedöms inte bli någon åverkan på Boteredsbäcken. Den sträcka av Ljungstigen som i planen pekats ut som gc-väg är inte lämplig för bilar då terrängen är kuperad och det finns en bäckravin som då skulle behöva en betydligt större bro än vad som är fallet med liggande förslag.

Infartsvägen avslutas med en vändplan och infart både till de befintliga fastigheterna Öxnered 7:42-7:44 och till den nya byggrätten nordväst om vägen, i höjd med fastighetsgränsen mellan Öxnered 7:43 och 7:44.

Vändplanen behövs för att t ex sopbil och snöröjningsfordon ska kunna vända. Att lägga infarten på en sträcka där det redan finns en väg ger mindre intrång i naturen än att anlägga en ny genom naturområdet.

## **Öxnered 7:47**

Förslaget bör omarbetas och höghusbebyggelsen helt tas bort, risk finns annars att kommunen bäddar för nya typer med miljonprogramskaraktär. Om man ändå vill ha kvar höghusbebyggelse kan den förläggas i Öxnered Södra med gångavstånd till perrongerna.

Den föreslagna tunneln med biltrafik kommer leda till omfattande genomfartstrafik genom en ny stadsdel, det kan inte ligga i tiden. En starkt trafikerad led alldeles intill och parallellt med Boteredsbäcken kommer totalförstöra den vackra och betydelsefulla miljön i Vänerns sydligaste del. Man föreslår istället att tunneln endast ska vara för gång- och cykeltrafik.

### **Kommentar**

Att göra en tunnel under järnvägen för både bilar, cyklister och gående innebär att den trafikfarliga plankorsningen som finns idag kan stängas och att befintlig och ny bebyggelse i Skaven ändå ansluts till det befintliga vägnätet i Öxnered. Utifrån den projektering av gatan som tagits fram kommer den att byggas på befintlig väg och breddas så att det inryms en gång- och cykelbana samt två körfält för bil, vilket inte innebär en starkt trafikerad led. Det bedöms inte bli någon åverkan på Boteredsbäcken. Den sträcka av Ljungstigen som i planen pekats ut som gc-väg är inte lämplig för bilar då terrängen är kuperad och det finns en bäckravin som då skulle behöva en betydligt större bro än vad som är fallet med liggande förslag.

I planbeskrivningen anges att flerbostadshusen inte ska byggas innan det finns en anslutningsväg söderut.

### **Öxneredsbor**

Till detta yttrande finns bifogat ett dokument från 2017 med 93 underskrifter från boende i Öxnered.

Man ser inte hur parkeringsbehovet för de nya bostäderna ska kunna uppfyllas i planen. Med lägre bebyggelse, villor och tvåvåningshus, är behovet av parkeringar mindre.

Den föreslagna vägen från Brätte leder rätt igenom ett stort bostadsområde med barnfamiljer. Även rätt över tre ej planskilda korsningar vid Älvsborgsbanan, Oslobanan (vid Björnbergs) och Skaven utan plats för cykel eller gående. Järnvägs korsningar som redan idag är stora stoppklossar i trafiken, morgon och kväll.

Den nya plankorsningen med Älvsborgsbanan som var klar för ca 1 år sedan saknar GC övergång. Att bredda korsningen nu i efterhand innebär stora merkostnader. Som skattebetalare förvånas man över hur pengarna används.

Vänersborgs kommun har anlitat företaget Trivector för att lämna förslag på vägsträckning och trafikflöden. Vad som är allvarligt i sammanhanget är att Trivector bara fått två begränsade utredningsuppdrag. Steg 1: Utredda vilket av följande alternativ som är det bästa Alt 1, anslutningsväg från Skaven/Öxnered till väg 2025 vid kulturområdet Brätte. Alt nr 2 anslutning till väg 2025 vid Brätte ridskola. Steg 2: Går det att bredda den planerade gång och cykeltunneln vid Öxnereds skola till att klara personbilstrafik?

Man anser att anslutningsvägen söderut kommer användas av få personer från området om man ska till centrala Vänersborg. Man kommer använda tunneln vid Öxnereds skola istället vilket leder till ökad belastning på Öxneredsvägen/Djupedalsvägen.

För att inte öka trafiken på Öxneredsvägen och Djupedalsvägen och för att leda trafik in till Vänersborg för t ex handel ser man lösningen genom en kombinerad gång-, cykel- och bilbro över Vassbotten för anslutning mot Korseberg. Även räddningstjänsten får en

kortare väg vid olycka. En väg via Brätte ridskola skulle också underminera både ridskolans och modellflygklubbens verksamheter.

Man anger att en bro med en längd på 220 meter och en höjd över vattenytan på 2 meter skulle kosta ca 125 miljoner kronor. Genom att ersätta den föreslagna gc-bron mot Korseberg (ca 50 milj kr) och anslutningsvägen mot väg 2025 (ca 41 milj kr) med en ny bro blir kostnaden ca 35 miljoner kr.

Det saknas en analys av hur de boende i Öxnered, Skaven, boende utmed Öxneredsvägen/Djupedalsvägen kommer att påverkas av den nya bebyggelse samt den ökade trafiken. Beslutet om att bygga ut Öxnereds skola kommer att fördubbla trafiken till och från skolan.

Den planerade pendelparkeringen mellan väg/järnväg och bebyggelsen klassades 1979 som parkmark och skulle inte användas till något annat. Denna gräsyta med träd och buskar är en avgränsning till väg, nya perrongen, och den nya pendelparkeringen. Denna gräsyta får absolut inte tas bort. Det finns gott om plats på den befintliga parkeringen väster om Älvsborgsbanan och behovet kommer klaras under många år framåt. Föreslagen parkering kommer innebära stor olägenhet vad gäller ljus, ljud och utsläpp för den befintliga bostadsbebyggelsen. Pendelparkeringen innebär också stora trafikrisker när stressade resenärer kör in och ut till parkeringen bland gående till och från tåget, skolbarn, två cykelleder samt biltrafik till och från befintligt bostadsområde.

Starka personliga och politiska visioner från några få personer får aldrig ersätta fakta när en så pass stor bostadsetablering ska genomföras. Ansvariga politiker uppmanas därför att göra ett omtag kring frågan innan det är för sent.

## **Kommentar till återkommande synpunkter**

### **Antagande av detaljplanen**

Byggnadsnämnden kommer att lämna detaljplanen till kommunfullmäktige för att fatta beslut om antagande.

### **Behovet av bostadsbebyggelse**

Detaljplanen för Skaven och del av Öxnered innebär möjligheten att börja bygga en ny stadsdel i Vänersborg, väster om Vassbotten. I kommunens översiktsplan från 2017 är en av rekommendationerna att planeringen ska sträva efter att i varje stadsdel skapa bebyggelse med blandade funktioner, hustyper och upplåtelseformer. I Vänersborg är efterfrågan stor på främst hyreslägenheter och småhustomter. Detaljplanen innehåller byggrätter för olika hustyper men reglerar inte upplåtelseformerna. I detaljplan är det inte möjligt att reglera bostäders upplåtelseform, till exempel bostadsrätt eller hyresrätt.

Under planprocessens gång har byggrätterna i sydvästra delen av planområdet minskats för att tillmötesgå inkomna yttranden från närområdet. Kommunens vilja genom översiktsplanen och planprogrammet är ändå att kunna bygga flerbostadshus i ett läge som ligger nära stationsområdet. Att ge förutsättningar för utveckling av stationssamhället leder till ett ökat resandeunderlag för kollektivtrafiken på järnvägen.



Förhoppningen är att pendlingen med tåg ska öka för att bibehålla täta turer och inbjuda till ett mer hållbart resande.

Att bygga ut Vänersborg runt Vassbotten är att ta ansvar för en hållbar utveckling och att hushålla med naturresurser. Att ge människor möjlighet att bo nära bra, utbyggd kollektivtrafik ger mindre behov av att använda bil som transportmedel vilket är en stor fördel för miljön. Genom att fler hushåll är anslutna till gemensam teknisk försörjning (vägar, el, vatten och avlopp) fördelas kostnaderna på fler samtidigt som kostnaden per hushåll blir lägre ju färre meter ledning som behövs för varje enskilt hushåll, vilket ger positiva samhällsekonomiska effekter. Skavenvägen kommer breddas men Boteredsbäcken bedöms inte påverkas i så stor omfattning att det blir ett problem för de djur och växter som finns där.

### **Exploatering av jordbruksmark**

Enligt miljöbalken 3 kap. 4 § får brukningsvärd jordbruksmark ”tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk”.

Inom detaljplaneområdet finns jordbruksmark som omfattar drygt 4 ha. Ett av fälten sträcker sig även utanför planområdet med kan i ett senare skede komma att beröras av förändringar som innebär exploatering eller på annat sätt begränsar möjligheterna att bruka marken. Sammanlagt berörs därför ungefär 5,4 ha jordbruksmark av planförslaget. Marken är att betrakta som brukningsvärd eftersom den brukas.

Det är ett väsentligt samhällsintresse att tillskapa och bygga bostäder för att täcka upp det behov som finns, vilket bland annat utreds i kommunens bostadsförsörjningsprogram. En viktig strategi i kommunens översiktsplan är även att utveckla områdena kring tågstationerna, vilket är av väsentligt samhällsintresse för att skapa förutsättningar för hållbart resande och stärka kommunen som tillväxtort (se bland annat grundstrategi 1 och utvecklingsprincip 6 i Översiktsplan 2017). Det är av stor betydelse att förutsättningar för många bostäder skapas inom gång- och cykelavstånd till stationsområdet, samtidigt som det också behövs mark för pendelparkering, infrastruktur och framtida utveckling av service och arbetsplatser. För att få ekonomisk bärighet i arbetet med att bygga ut ny infrastruktur är det också av betydelse att kunna bygga tillräckligt många bostäder. Att spara jordbruksmark mellan stationsområdet och nya bostadsområden göra det svårare att knyta samman nya bostäder till tågstationen och även undergräva de ekonomiska möjligheterna att kunna genomföra utbyggnaden. När detta vägs samman gör kommunen bedömningen att behovet av bostäder inte kan tillgodoses på ett tillfredsställande sätt utan att jordbruksmarken tas i anspråk.

Kommunen har även lämnat in en ansökan om biotopskyddsdispens till länsstyrelsen gällande diken, odlingsröse och alléer.

### **Utbyggnadstakt**

Kommunen äger den övervägande delen av planområdet och styr utbyggnadstakten på den kommunala marken genom att välja när olika fastigheter säljs. För privata fastighetsägare gäller att de kan nyttja sina byggrätter så snart detaljplanen antagits och beslutet vunnit laga kraft. Byggnadsnämnden anser att plankorsningen vid Öxnereds station klarar den ökning av fordon som cirka 60 småbostadshus alstrar och att småhus på kommunens mark därför kan byggas ut så snart detaljplanen vunnit laga kraft, fastigheter avstyckats och kommunen byggt ut infrastrukturen i planområdet. Korsningen mellan Skavenvägen och Älvsborgsbanan bedöms inte klara någon tillkommande trafik jämfört med idag och det är i denna del av planområdet som andra fastighetsägare än kommunen kan börja bygga så snart detaljplanen är klar. Anslutningsväg söderut och tunneln under järnvägen är därför en mycket viktig del av den infrastruktur som kommunen behöver bygga ut för att detaljplanen ska kunna förverkligas på ett bra sätt. Flerbostadshusen kommer alstra betydligt mer trafik och bör därför inte byggas innan planområdet har en anslutningsväg söderut. Dessa ställningstagande grundar sig i den befarade trafiksituationen vid plankorsningen med Älvsborgsbanan och på Öxneredsvägen/Djupedalsvägen samt framkomligheten för byggtrafik och räddningstjänst.

### **Bro över Vassbotten**

Kommunen har aldrig beslutat eller budgeterat för någon gc-bro över Vassbotten, det finns bara en idé om att det skulle kunna ge en bra cykelväg runt Vassbotten. Kostnaderna för att anlägga en bro över Vassbotten är mycket större än att anlägga väg på land för att ansluta mot väg 2025 någonstans vid Brätte. Kommunen förbereder för att kunna göra en arkeologisk utredning i området mellan Öxnered och Brätte för att se var en framtida väg ger minst påverkan.

### **Anslutningsvägar och omgivningspåverkan**

Utbyggnad av planområdet kommer innebära att fler människor bor och vistas i Öxnered samt på vägarna till och från området. Kommunen jobbar för att skapa flera alternativa anslutningar för att den trafik som planområdet alstrar ska kunna fördela sig på olika vägar och inte enbart belasta det befintliga vägnätet i Öxnered. En ny väg söderut ger en anslutning som inte korsar någon järnväg och som bedöms vara ett smidigt alternativ för att komma ut på E45 och en viktig del i räddningstjänstens tillgänglighet till det nya bostadsområdet. Förslaget med en biltunnel under Älvsborgsbanan i höjd med Öxnereds skola innebär att en trafikfarlig plankorsning stängs och att trafiken vid plankorsningen Öxneredsvägen –Oslo/Vänerbanan inte ökar i lika stor omfattning som den annars skulle göra. För de boende längs Skavenvägen kommer trafikökningen att märkas men vägen kommer breddas och en gc-bana kommer anläggas för att minimera problemen och ge en säker väg för oskyddade trafikanter. Trafiken in mot centrum, på Öxneredsvägen/Djupedalsvägen, kommer öka något. Baserat på de ca 600 bostäderna som planområdet inrymmer beräknas trafikökningen bli ca 550 fordon (ÅDT) på Öxneredsvägen/Djupedalsvägen. Tillsammans med dagens cirka 3500 fordon ger det en total trafikmängd på cirka 4050 fordon (ÅDT). Säkerheten för oskyddade trafikanter bedöms vara god då det är en separerad gång- och cykelväg längs hela sträckan från Öxnereds station,

genom Blåsut, över Dalbobron in till centrum. Fartdämpande åtgärder har genomförts på strategiska ställen utefter vägen, till exempel har övergångsställen höjts upp.

Kommunens bedömning är att belastningen på Öxnereds-/Djupedalsvägen kommer öka men att vägen ändå har tillräcklig kapacitet att klara trafikökningen från det aktuella planområdet. Antalet fordon blir inte så stort att det kommer innebära någon större påverkan på miljön, luftföroreningar eller buller jämfört med dagens situation. Om det i framtiden visar sig att påverkan av t ex buller blir för höga för enskilda fastigheter kan kommunen åläggas att ordna med skäliga åtgärder.

I samband med utbyggnaden av Öxnereds skola kommer man att skapa en bättre logistik för lämnande och hämtande av skolbarnen. Man ritat på att det ska bli infart därefter några platser för korttidsparkering och sedan en utfart något längre söderut på Öxneredsvägen. Det kommer ge en trygg och organiserad avlämningsyta.

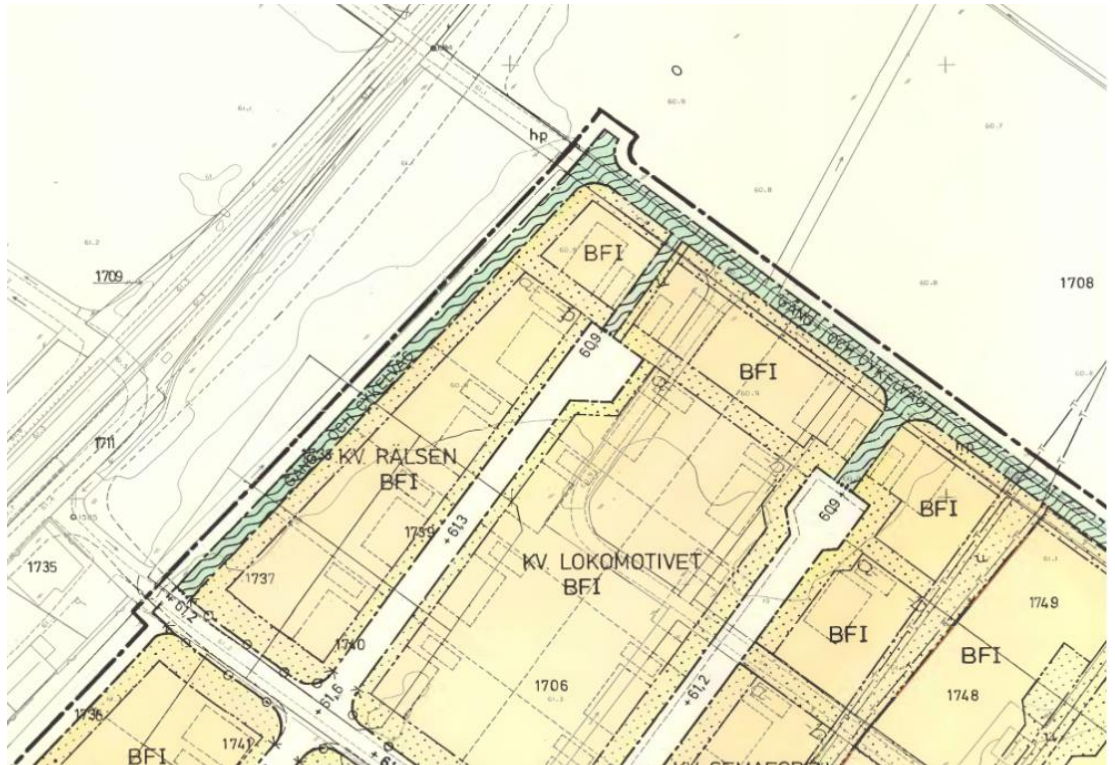
Inför att perrongen och plankorsningen vid Öxnereds station byggdes om bedömde Trafikverket att det inte var möjligt att bygga varken över- eller underfart på grund av utrymmesskäl. Planförslaget hindrar inte framtida möjlighet att anlägga gång- och cykelbana vid järnvägsövergången.

Att ansluta planområdet till E45 via den planskilda korsningen vid Möjered skulle innebära att vägen skulle behöva breddas och kommunen har inte rådighet över marken utmed hela vägens sträckning. Om kommunen går vidare och planlägger mer mark mot sydväst i enlighet med planprogrammet kommer tunneln vid Möjered att få en central betydelse.

### **Pendelparkeringen**

Parkeringsplatsen tillkom efter samrådet som en följd av de farhågor som framfördes om att plankorsningen vid stationsområdet skulle bli överbelastad. Kommunens avsikt med pendelparkeringen är att minimera antalet passager över järnvägen med bil och cykel.

Ytan där planen anger en pendelparkering är inte planlagd utom för en remsa på ca 5 meter, från villabebyggelsens fastighetsgränser, som är planlagd för gång- och cykelväg i den stadsplan som gäller från 1978.



En mindre pendelparkering på östra sidan av Älvsborgsbanan bedöms minska behovet av att köra över plankorsningen. Pendelparkeringen ramar in med parkmark för att lyfta fram behovet av växtlighet i parkeringsmiljön. Området närmast befintliga bostadsfastigheter anges för allmän plats Park. Området med parkmark blir bredare än vad den i dagsläget planlagda gatan är. Parkytan kommer utgöra en grön zon som minskar störningarna från parkeringen. I ändamålet parkering ingår även cykelparkering. Pendelparkeringen ska ha in- och utfart i den södra änden, biltrafiken till pendelparkeringen ska därför inte in på Perrongvägen.

#### **Parkering för bostäders behov**

De generella reglerna för bebyggelse anger att det inom varje fastighet måste finnas utrymme för tillräckligt många parkeringsplatser för att täcka den egna fastighetens behov (Plan- och bygglagen 8 kap 9 §, pkt 4). Vänersborgs kommun har en parkeringsnorm, antagen av byggnadsnämnden 2016-03-01 § 20. I den anges grundprincipen vara att behovet av bil- och cykelparkering i första hand ska lösas inom kvartersmark. För ett småhus ska det finnas två p-platser per bostad och för flerbostadshus mellan 0,5 och 1 p-plats per lägenhet. Antalet är beroende på lägenhetsstorlek och upplåtelseform. Inom varje fastighet ska även finnas utrymme för till exempel avfallshantering, cykelparkering och utevistelse. I vissa lägen är den begränsande faktorn för hur många bostäder som kan godkännas just utrymmet för parkering.

## Större revideringar av planförslaget

Belastningsrestriktioner och maximal släntlutning för den mittersta delen av bäcken.

Justering av bilden över lämpliga områden för mindre hackspett.

Komplettering gällande motiven för att ta jordbruksmark i anspråk samt biotopskyddade miljöer i jordbruksmark.

## Den fortsatta planprocessen

Planprocessen fortsätter nu med att byggnadsnämnden godkänner detta dokument (granskningsutlåtande) och beslutar föreslå kommunfullmäktige att anta detaljplan för Skaven och del av Öxnered enligt 5 kap 27 § plan- och bygglagen.

När byggnadsnämnden godkänt granskningsutlåtandet skickas ett meddelande om var det finns tillgängligt till de som lämnat skriftliga synpunkter men inte fått dem tillgodosedda.

När kommunfullmäktige beslutat att anta detaljplanen skickas ett meddelande ut till de som lämnat skriftliga synpunkter men inte fått dem tillgodosedda. Meddelandet innehåller information om beslutet och överklagandehänvisning.

Detaljplanen vinner laga kraft 3 veckor efter att protokollet tillkännagetts på kommunens digitala anslagstavla om den inte överklagas.

## MILJÖ- OCH BYGGNADSFÖRVALTNINGEN

Anette Klang

planhandläggare